

PENERAPAN SANKSI PIDANA TERHADAP KASUS KELALAIAN  
PENGEMUDI YANG MENIMBULKAN KECELAKAAN DI JALAN  
RAYA  
TINJAUAN YURIDIS UU NO 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS  
DAN ANGKUTAN JALAN

SKRIPSI

Diajukan untuk memenuhi sebagai persyaratan memperoleh Gelar Sarjana  
Hukum pada Fakultas Hukum UPN “Veteran” Jawa Timur



Oleh :

IWAN BOGIYANTO

NPM. 0871010024

YAYASAN KESEJAHTERAAN PENDIDIKAN DAN PERUMAHAN  
UNIVERSITAS PEMBANGUNAN NASIONAL "VETERAN" JAWA  
TIMUR  
FAKULTAS HUKUM  
PROGRAM STUDI ILMU HUKUM  
SURABAYA  
2011

**PERSETUJUAN MENGIKUTI UJIAN SKRIPSI**

**PENERAPAN SANKSI PIDANA TERHADAP KASUS KELALAIAN  
PENGEMUDI YANG MENIMBULKAN KECELAKAAN DI JALAN  
RAYA  
TINJAUAN YURIDIS UU NO 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS  
DAN ANGKUTAN JALAN**

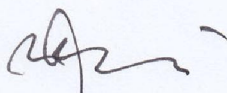
**Disusun Oleh :**

**IWAN BOGIYANTO**  
**NPM. 0871010024**

**Telah disetujui untuk mengikuti Ujian Skripsi**

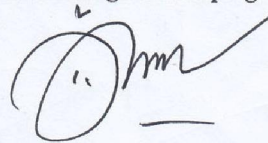
**Menyetujui,**

**Pembimbing Utama**



**Hariyo Sulistiyantoro, SH, MM**  
**NIP. 19620625 199103 1 001**

**Pembimbing Pendamping**



**Yana Indawati, SH, M.Kn**  
**NPT. 3 7901 07 0224**

**Mengetahui**

**DEKAN**


**Hariyo Sulistiyantoro, SH, MM**  
**NIP. 19620625 199103 1 001**

**PERSETUJUAN DAN PENGESAHAN REVISI SKRIPSI**

**PENERAPAN SANKSI PIDANA TERHADAP KASUS KELALAIAN  
PENGEMUDI YANG MENIMBULKAN KECELAKAAN DI JALAN  
RAYA  
TINJAUAN YURIDIS UU NO 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS  
DAN ANGKUTAN JALAN**

**Disusun Oleh:**

**Iwan Bogiyanto**  
**NPM. 0871010024**

**Telah dipertahankan dihadapan dan diterima oleh Tim Penguji Skripsi  
Program Studi Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Pembangunan  
Nasional “Veteran” Jawa Timur**

**Tim Penguji :**

1. **H. Sutrisno, SH. M. Hum**  
**NIP. 1960212 198803 1 001**
2. **Subani, SH. M. Si**  
**NIP. 19510504 198303 1 001**
3. **Hariyo Sulistivantero, SH, MM**  
**NIP. 19620625 199103 1 001**

(.....)

(.....)

(.....)

**Mengetahui,  
DEKAN**

  
**Hariyo Sulistivantero, SH, MM**  
**NIP. 19620625 199103 1 001**



**PERSETUJUAN DAN PENGESAHAN SKRIPSI**

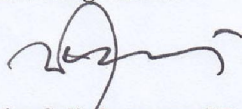
**PENERAPAN SANKSI PIDANA TERHADAP KASUS KELALAIAN  
PENGEMUDI YANG MENIMBULKAN KECELAKAAN DI JALAN  
RAYA  
TINJAUAN YURIDIS UU NO 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS  
DAN ANGKUTAN JALAN**

Oleh:

**Iwan Bogivanto**  
**NPM. 0871010024**

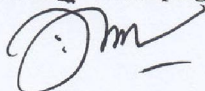
Telah dipertahankan dihadapan dan diterima oleh Tim Penguji Skripsi  
Program Studi Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Pembangunan  
Nasional "Veteran" Jawa Timur Pada tanggal 09 Desember 2011

**Pembimbing Utama**



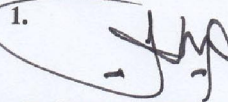
**Hariyo Sulistivantoro, SH, MM**  
**NIP. 19620625 199103 1 001**

**Pembimbing Pendamping**

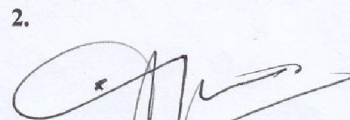


**Yana Indawati, SH, M.Kn**  
**NPT. 3 7901 07 0224**

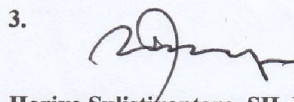
**Tim Penguji :**

1. 

**H. Sutrisno, SH, M. Hum**  
**NIP. 1960212 198803 1 001**

2. 

**Subani, SH, M. Si**  
**NIP. 19510504 198303 1 001**

3. 

**Hariyo Sulistivantoro, SH, MM**  
**NIP. 19620625 199103 1 001**

**Mengetahui,**

  
**DEKAN**  
**Hariyo Sulistivantoro, SH, MM**  
**NIP. 19620625 199103 1 001**

## SURAT PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Iwan Bogiyanto  
Tempat/Tanggal Lahir : Sidoarjo 19-09-1989  
NPM : 0871010024  
Konsentrasi : Pidana  
Alamat : Jl. Garuda No.73 Betto Sedati - Sidoarjo

Menyatakan dengan sebenarnya bahwa skripsi saya dengan judul :  
"PENERAPAN SANKSI PIDANA TERHADAP KASUS KELALAIAN  
PENGEMUDI YANG MENIMBULKAN KECELAKAAN DI JALAN RAYA  
TINJAUAN YURIDIS UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009  
TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN" dalam rangka  
memenuhi syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum  
Universitas Pembangunan Nasional "Veteran" Jawa Timur adalah benar-benar  
hasil karya cipta saya sendiri, yang saya buat sesuai dengan ketentuan yang  
berlaku, bukan hasil jiplakan (plagiat).

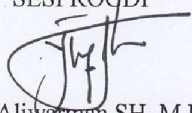
Apabila di kemudian hari ternyata skripsi ini hasil jiplakan (plagiat) maka  
saya bersedia dituntut di depan Pengadilan dan dicabut gelar kesarjanaaan (Sarjana  
Hukum) yang saya peroleh.

Demikian surat pernyataan ini saya buat dengan sebenar-benarnya dengan  
penuh rasa tanggungjawab atas segala akibat hukumnya.

Mengetahui

A.n Ketua Program Studi

SESPROGDI

  
Fauzul Aliwanman, SH., M.Hum  
NIP/NPT 38202070221

Surabaya, 8 Desember 2011

Penulis



Iwan Bogiyanto  
NPM 0871010024

## KATA PENGANTAR

Dengan mengucapkan syukur kepada Tuhan Yang Maha Kuasa penulis telah memberanikan diri menyajikan skripsi ini dengan judul:

“Penerapan Sanksi Pidana Terhadap Kasus Kelalaian Pengemudi Yang Menimbulkan Kecelakaan Dijalan Raya Tinjauan Yuridis UU No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ”

Meskipun telah penulis usahakan semaksimal mungkin untuk tidak membuat banyak kesalahan dalam menyusun skripsi ini, namun dalam kenyataannya tidak dapat dihindari. Dan penulis harapkan segala kekurangan dan kesalahan dapat disempurnakan untuk masa selanjutnya.

Penulis yakin bahwa skripsi ini jauh lebih dari sempurna, oleh karena itu penyusun mengharapkan kritik, teguran dan saran yang bersifat membangun dari pembaca yang budiman demi penyempurnaan selanjutnya, penulis menyampaikan rasa terimakasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Bapak Haryo Sulistiyantoro, S.H., M.M selaku Dekan dan juga sebagai Dosen pembimbing Utama pada Fakultas Hukum Universitas Pembangunan Nasional “Veteran” Jawa Timur.
2. Bapak Sutrisno, S.H., M.Hum selaku Wadek I Fakultas Hukum Universitas Pembangunan Nasional “Veteran” Jawa Timur. Sekaligus sebagai dosen wali yang selama ini memberikan motivasi dan serta masukan-masukan yang sangat membangun.
3. Bapak Drs. Ec. Gendut Sukarno, MS. selaku Wadek II Fakultas Hukum Universitas Pembangunan Nasional “Veteran” Jawa Timur

4. Bapak Fauzul Aliwarman, SHi., M. Hum, selaku Sekprogdi Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Pembangunan Nasional “Veteran” Jawa Timur.
5. Ibu Yana Indawati, S.H., M. Kn. Selaku Dosen Pembimbing Pendamping skripsi yang telah banyak memberikan pengarahan dan bimbingan kepada penulis dalam penyusunan Skripsi ini.
6. Seluruh Bapak dan Ibu Dosen Fakultas Hukum Universitas Pembangunan Nasional “Veteran” Jawa Timur.
7. Seluruh Bapak dan Ibu Staf Tata Usaha Fakultas Hukum Universitas Pembangunan Nasional “Veteran” Jawa Timur.
8. Buat Orang Tua, bapak Sandiyo dan Ibu Tamami yang selalu memberikan dorongan dan do’a sampai saya bisa mengenyam pendidikan tinggi.
9. Adik dan saudara-saudara yang selalu mendoakan buat keberhasilanku.
10. Buat Alm kakek Wira’i dan Alm pakde Suyadi, semoga bahagia di atas sana.
11. Kartika Dewi Sukmawati, terimakasih atas spirit, cinta dan doanya.
12. Teman-teman yang memberikan masukan serta motivasi dalam pembuatan Skripsi ini, Yolana, Norma, Dony, Nyoman, Riko, dan Sumadi

Harapan penulis walaupun kecil semoga skripsi ini bermanfaat bagi pembaca. Dan penulis tidak lupa mengucapkan banyak terima kasih kepada semua pihak yang telah memberikan masukan atau kritikan dalam penyempurnaan skripsi ini.

Surabaya, 15 Desember 2011

Penulis

## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL .....	i
HALAMAN PERSETUJUAN .....	ii
HALAMAN PENGESAHAN .....	iii
KATA PENGANTAR .....	iv
DAFTAR ISI .....	vi
DAFTAR LAMPIRAN .....	ix
DAFTAR GAMBAR .....	x
DAFTAR TABEL .....	xi
BAB I PENDAHULUAN .....	1
1.1 Latar Belakang .....	1
1.2 Rumusan Masalah .....	6
1.3 Tujuan Penelitian .....	6
1.4 Manfaat Penelitian .....	6
1.5 Kajian pustaka.....	6
1.5.1 PengertianAngkutan Jalan.....	6
1.5.2 Macam-macam Unsur Kelalaian Kecelakaan .....	11
1.5.2.1 Kelalaian Karena Orang .....	11
1.5.2.2 Kelalaian Karena Kendaraan .....	15
1.5.3 Pengertian Hukum Pidana .....	17
1.5.4 Tujuan Hukum Pidana .....	17
1.5.5 Pembagian Hukum Pidana .....	18
1.5.6 Skema Pembagian Hukum Pidana .....	19



1.5.7	Pertanggungjawaban Pidana .....	19
1.5.8	Macam-macam Pertanggungjawaban Pidana .....	22
1.5.9	Peristiwa Pidana (tindak pidana) .....	23
1.5.10	Macam-macam Tindak Pidana .....	24
1.5.11	Jenis-jenis Hukuman .....	26
1.5.12	Dasar Pembenaan Penjatuhan Pidana .....	27
1.5.13	Kealpaan .....	28
1.5.14	Tidak Mengadakan Penduga-duga Menurut Hukum .....	32
1.5.15	Tidak Mengadakan Penghati-hati .....	33
1.5.16	Kealpaan Yang Disadari Dan Yang Tidak Disadari .....	34
1.5.17	Pengertian Korban dan Pelaku Tindak Pidana .....	34
1.5.18	Daya Paksa .....	35
1.5.19	Pembelaan Terpaksa .....	38
1.5.20	Yang Harus ditaati Dalam Mengemudi Kendaraan .....	39
1.5.20.1	Kelayakan Penggunaan Kendaraan .....	39
1.5.20.2	Kelengkapan Yang Harus Diperhatikan .....	41
1.5.20.3	Lampu Kendaraan .....	43
1.5.20.4	Menjaga Kenyamanan dan Kebisingan .....	43
1.5.20.5	Kewajiban Pemilik Kendaraan .....	44
1.5.20.6	STNK dan SIM .....	44
1.5.21	Pengaturan dan Pengawasan Lalu Lintas .....	45
1.5.22	Traffict Light, Dalam Kendali dan Kendalanya .....	46
1.5.23	Analisis Laju Kendaraan Lalu Lintas .....	47

1.6	Metode Penelitian .....	49
1.6.1	Pendekatan Masalah .....	49
1.6.2	Sumber Data Atau Bahan Hukum .....	50
1.6.3	Bahan Hukum Primer .....	50
1.6.4	Bahan Hukum Sekunder .....	50
1.6.5	Bahan Hukum Tersier .....	50
1.6.6	Pengumpulan Data .....	51
1.6.7	Teknik Analisis Data .....	51
1.7	Sistematika Penulisan .....	52
<b>BAB II UNSUR-UNSUR KELALAIAN PENGEMUDI YANG BISA</b>		
	<b>DIPIDANA .....</b>	<b>54</b>
2.1	Gambaran Kasus Kelalaian Pengemudi yang Bisa Dipidana .....	54
2.2	Unsur Kelalaian Pengemudi yang Bisa dipidana .....	56
2.3	Analisa Unsur Kelalaian Pengemudi .....	56
<b>BAB III BENTUK PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA PENGEMUDI</b>		
<b>KENDARAAN KARENA KELALAIANNYA DALAM</b>		
	<b>KECELAKAAN LALU LINTAS .....</b>	<b>59</b>
3.1	Pertanggungjawaban Pidana Bagi Pengemudi yang Lalai Berkendara. .....	59
3.2	Analisa Pertanggungjawaban Pengemudi yang menimbulkan Kecelakaan .....	63
<b>BAB IV PENUTUP .....</b>		
4.1	Kesimpulan .....	67

4.2 Saran .....	67
-----------------	----

## DAFTAR PUSTAKA

## LAMPIRAN

## DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1. Surat Keterangan Penelitian dari Polres Sidoarjo
- Lampiran 2. Kartu Bimbingan Skripsi
- Lampiran 3. Hasil Wawancara di Polres Sidoarjo
- Lampiran 4. Berita Acara Pemeriksaan (BAP) Laka Lantas Polres Sidoarjo



## DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. Skema Pembagian Hukum Pidana .....	19
--	----

## DAFTAR TABEL

Tabel 1. Data Kecelakaan Global wilayah Sidoarjo, bulan Januari sampai dengan Oktober 2011 .....	54
---	----

UNIVERSITAS PEMBANGUNAN NASIONAL "VETERAN" JAWA  
TIMUR

FAKULTAS HUKUM

Nama Mahasiswa : Iwan Bogiyanto  
NPM : 0871010024  
Tempat Tanggal Lahir : Sidoarjo, 19 September 1989  
Program Studi : Strata 1 (S1)  
Judul Skripsi :

PENERAPAN SANKSI PIDANA TERHADAP KASUS KELALAIAN  
PENGEMUDI YANG MENIMBULKAN KECELAKAAN DI JALAN  
RAYA TINJAUAN YURIDIS UU NO 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU  
LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN

**ABSTRAKSI**

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui penerapan sanksi pidana terhadap kasus kelalaian pengemudi yang menimbulkan kecelakaan di jalan raya.

Penelitian ini menggunakan metode normatif melalui data primer. Sumber data diperoleh dari literatur-literatur, karya tulis ilmiah dan perundang-undangan yang berlaku. Analisa data menggunakan analisa deskriptif.

Hasil penelitian dapat disimpulkan bahwa Lalu lintas merupakan salah satu sarana komunikasi masyarakat yang memegang peranan vital dalam memperlancar pembangunan.

Masalah lalu lintas merupakan salah satu masalah yang berskala nasional yang berkembang seiring dengan perkembangan masyarakat.

Kecelakaan Lalu Lintas adalah suatu peristiwa di Jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan Kendaraan dengan atau tanpa Pengguna Jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda. kecelakaan disebabkan karena faktor kelalaian manusianya sendiri.

Dengan kelalaian yang menimbulkan kecelakaan maka pengemudi akan dikenai sanksi pidana. Pengemudi kendaraan mempunyai tanggungjawab penuh dengan kendaraannya itu.

Kata Kunci : Lalu lintas, kecelakaan, kelalaian, Sanksi Pidana

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 LATAR BELAKANG

Semakin berkembangnya zaman, semakin banyak pula alat transportasi yang diperlukan untuk pemenuhan kebutuhan. Lalu lintas merupakan salah satu sarana komunikasi masyarakat yang memegang peranan vital dalam memperlancar pembangunan yang kita laksanakan. Masalah lalu lintas merupakan salah satu masalah yang berskala nasional yang berkembang seiring dengan perkembangan masyarakat.

Masalah yang dihadapi dewasa ini adalah masih meningkatnya angka kecelakaan lalu lintas di jalan raya. Sementara itu di Indonesia, Berita tanggal 1 September 2011 menyatakan bahwa berdasarkan data dari National Traffic Management Center Polri, tahun ini terjadi 2.770 kecelakaan dengan 449 korban tewas, 760 orang luka berat, dan 1.914 orang luka ringan. Pada 2010, sesuai data yang dicuplik dari buku "Mudik Asyik" yang dikeluarkan Mabes Polri, jumlah kecelakaan selama sepekan arus mudik sebanyak 927. Korban tewas sebanyak 182 orang, luka ringan 497 orang, dan luka berat 261 orang.<sup>1</sup>

Dari bermacam banyak kejadian kecelakaan dapat disimpulkan bahwa faktor kelelahan dan kurang hati-hatinya pengemudi yang memicu kecelakaan. Faktor manusia merupakan penyebab utama terjadinya

---

<sup>1</sup>. <http://www.investor.co.id/home/pemerintah-dinilai-tak-serius-jalankan-zero-accident/19398>



kecelakaan lalu lintas di jalan raya hal tersebut terjadi karena adanya kecerobohan atau kealpaan pengemudi dalam mengemudikan kendaraannya.<sup>2</sup>

Kecerobohan pengemudi tersebut tidak jarang menimbulkan korban, baik korban menderita luka berat atau korban meninggal dunia bahkan tidak jarang merenggut jiwa pengemudinya sendiri. Beberapa kecelakaan lalu lintas yang terjadi, sebenarnya dapat dihindari bila diantara pengguna jalan bisa berperilaku disiplin, sopan dan saling menghormati. Yang mana penggunaan jalan tersebut di atur di dalam Undang-undang Nomer 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (selanjutnya disingkat dengan UU lalu lintas dan angkutan jalan).

Beberapa kecelakaan lalu lintas yang terjadi, sebenarnya dapat dihindari bila diantara pengguna jalan mematuhi peraturan yang diatur didalam bagian ke empat tata cara berlalu lintas dan paragraf kesatu mengulas tentang ketertiban dan keamanan, UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan khususnya ketentuan Pasal 105 dan Pasal 106, menyebutkan bahwa:

UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Ketentuan Pasal 105, Setiap orang yang menggunakan Jalan wajib:

- a. Berperilaku tertib; dan/atau
- b. Mencegah hal-hal yang dapat merintangi, membahayakan keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, atau yang dapat menimbulkan kerusakan Jalan.

UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada Ketentuan Pasal 106, berbunyi:

---

<sup>2</sup><http://www.kompascommunity.com/index.php?fuseaction=home.detail&id=19806&section=94>, 2003, 02 Mei 2007, 18.42

1. Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi.
2. Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mengutamakan keselamatan Pejalan Kaki dan pesepeda.
3. Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mematuhi ketentuan tentang persyaratan teknis dan layak jalan.
4. Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mematuhi ketentuan:
  - a. Rambu perintah atau rambu larangan;
  - b. Marka Jalan;
  - c. Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas;
  - d. Gerakan Lalu Lintas;
  - e. Berhenti dan Parkir;
  - f. Peringatan dengan bunyi dan sinar;
  - g. Kecepatan maksimal atau minimal; dan/atau
  - h. Tata cara penggandengan dan penempelan dengan kendaraan lain.

Dengan adanya suatu peraturan yang tersebut diatas dan apabila masyarakatnya mau menerapkan aturan tersebut dalam berkendara, kemungkinan besar bisa menekan jumlah kecelakaan yang bahkan sering terjadi di jalan raya. Banyak kecerobohan yang mengakibatkan kurang berhati-hatinya seseorang yang kerap menimbulkan kecelakaan dan dengan kecerobohan tersebut memberikan dampak kerugian bagi orang lain.

Sedangkan untuk ketentuan pidananya mengenai kasus kecelakaan di atur di dalam UU Lalu lintas dan angkutan jalan khususnya di Pasal 310 yang berbunyi sebagai berikut:

1. Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor yang karena kelalaiannya yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan kerusakan kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (2), dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan dan/atau denda paling banyak Rp 1.000.000,00 (satu juta rupiah).
2. Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor yang karena kelalaiannya yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan korban luka ringan dan kerusakan kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (3), dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan/atau denda paling banyak Rp 2.000.000,00 (dua juta rupiah).
3. Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor yang karena kelalaiannya yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan korban luka berat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (4), dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan/atau denda paling banyak Rp 10.000.000,00 (sepuluh juta rupiah).
4. Dalam hal kecelakaan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia, dipidana dengan pidana penjara paling lama 6(enam) tahun dan/atau denda paling banyak Rp 12.000.000,00 (dua belas juta rupiah).

Menurut uraian UU Lalu lintas dan angkutan jalan pada Pasal 310 dapat disimpulkan bahwa apabila kealpaan atau kelalaian pengemudi itu mengakibatkan orang lain terluka atau meninggal dunia ancaman pidananya sebagaimana yang diatur dalam Pasal tersebut diatas.

Meski UU Lalu lintas dan angkutan jalan telah diterapkan sampai dengan sekarang tapi tidak dapat dipungkiri bahwa tingkat kecelakaan masih tetap terjadi. Dengan banyaknya kasus kecelakaan di jalan raya setidaknya itu bisa menggambarkan cerminan masyarakatnya betapa minimnya kesadaran hukum bagi pengendara sepeda motor. Karena masih banyak orang-orang mengemudi tidak tertib dan taat pada rambu-rambu lalu lintas.

Meningkatnya jumlah korban dalam suatu kecelakaan merupakan suatu hal yang tidak diinginkan oleh berbagai pihak, mengingat betapa sangat berharganya nyawa seseorang yang sulit diukur dengan sejumlah uang satuan saja. Orang yang mengakibatkan kecelakaan tersebut harus mempertanggung jawabkan perbuatannya dengan harapan pelaku dapat jera dan lebih berhati-hati. Berhati hatipun tidaklah cukup untuk menghindari kecelakaan, faktor kondisi sangatlah di utamakan dalam mengendarai kendaraan dan juga kesadaran hukum berlalu lintas harus dipatuhi sebagaimana mestinya.

Dengan banyaknya kasus kecelakaan di jalan raya yang banyak menimbulkan korban, penyusun sebisa mungkin untuk bisa mengetahui penerapan sanksi pidana terhadap kasus kelalaian pengemudi yang menimbulkan kecelakaan. Oleh karena itu penyusun mengangkat tema ini untuk dikaji lebih dalam.



## 1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang tersebut di atas, maka permasalahan yang akan diajukan dalam penulisan proposal skripsi ini adalah:

1. Apa unsur-unsur kelalaian pengemudi yang bisa di pidana?
2. Bagaimana bentuk pertanggungjawaban pengemudi kendaraan karena kelalaiannya dalam kecelakaan lalu lintas?

## 1.3 Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui unsur-unsur kelalaian pengemudi yang bisa di pidana.
2. Untuk mengetahui bentuk pertanggungjawaban pengemudi kendaraan karena kelalaiannya dalam kecelakaan lalu lintas.

## 1.4 Manfaat Penelitian

Manfaat dari hasil penelitian adalah:

1. Untuk memberikan gambaran dan sumbangan fikiran bagi masyarakat dalam berkendara di jalan raya untuk menanamkan kesadaran berlalu lintas.
2. Sebagai dasar untuk melakukan re-evaluasi UU Lalu lintas dan Angkutan Jalan terhadap kondisi pengemudi di jalan raya yang berpengaruh terhadap keselamatan pengemudi.

## 1.5 Kajian Pustaka

### 1.5.1 Pengertian Angkutan Jalan

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas Lalu Lintas, Angkutan Jalan, Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan,

Kendaraan, Pengemudi, Pengguna Jalan, serta pengelolaannya, yang mana pengertian lalu lintas itu sendiri di atur di dalam UU lalu lintas dan angkutan jalan khususnya Pasal 1 ayat (1). Untuk lalu lintas itu sendiri terbagi atas Laut, darat dan udara. Lalu lintas sendiri merupakan suatu sarana transportasi yang di lalui bermacam-macam jenis kendaraan, baik itu kendaraan bermesin roda dua atau beroda empat pada umumnya dan kendaraan yang tidak bermesin contohnya sepeda, becak dan lain-lain.

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai bagian dari sistem transportasi nasional harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas dan Angkutan Jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah. Dalam UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, ketentuan Pasal 1 Menyebutkan:

1. Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas Lalu Lintas, Angkutan Jalan, Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kendaraan, Pengemudi, Pengguna Jalan, serta pengelolaannya.
2. Lalu Lintas adalah gerak Kendaraan dan orang di Ruang Lalu Lintas Jalan.

3. Angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan Kendaraan di Ruang Lalu Lintas Jalan.
4. Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah serangkaian Simpul dan/atau ruang kegiatan yang saling terhubung untuk penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
5. Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah Ruang Lalu Lintas, Terminal, dan Perlengkapan Jalan yang meliputi marka, rambu, Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas, alat pengendali dan pengamanan Pengguna Jalan, alat pengawasan dan pengamanan Jalan, serta fasilitas pendukung.
6. Kendaraan adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Tidak Bermotor.
7. Kendaraan Bermotor adalah setiap Kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain Kendaraan yang berjalan di atas rel.
8. Kendaraan Tidak Bermotor adalah setiap Kendaraan yang digerakkan oleh tenaga manusia dan/atau hewan.
9. Kendaraan Bermotor Umum adalah setiap Kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran.

10. Ruang Lalu Lintas Jalan adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah Kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa Jalan dan fasilitas pendukung.
11. Jalan adalah seluruh bagian Jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi Lalu Lintas umum, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan rel dan jalan kabel.
12. Marka Jalan adalah suatu tanda yang berada di permukaan Jalan atau di atas permukaan Jalan yang meliputi peralatan atau tanda yang membentuk garis membujur, garis melintang, garis serong, serta lambang yang berfungsi untuk mengarahkan arus Lalu Lintas dan membatasi daerah kepentingan Lalu Lintas.
13. Pengemudi adalah orang yang mengemudikan Kendaraan bermotor di Jalan yang telah memiliki Surat Izin Mengemudi.
14. Kecelakaan Lalu Lintas adalah suatu peristiwa di Jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan Kendaraan dengan atau tanpa Pengguna Jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda.
15. Keamanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu keadaan terbebasnya setiap orang, barang, dan/atau Kendaraan dari gangguan perbuatan melawan hukum, dan/atau rasa takut dalam berlalu lintas.

Pasal ini terdiri dari 40 ayat, yang mana bagian lainnya bisa dilihat di dalam UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Kegiatan lalu lintas ini makin lama makin berkembang dan meningkat sejalan dengan perkembangan dan kebutuhan masyarakat yang terus meningkat. Kalau ditinjau lebih lanjut tingkah laku lalu lintas ini ternyata merupakan suatu hasil kerja gabungan antara manusia, kendaraan dan jaringan jalan.

Manusia sebagai pengemudi atau pejalan kaki merupakan unsur utama pelaku lalu lintas, dalam penampilannya dipengaruhi oleh kondisi psikologi dari masing-masing diri pribadi, terutama yang menyangkut disiplin dan kondisi fisik dari lingkungan sekitarnya. Kendaraan sebagai alat angkut mempunyai bentuk, ukuran dan kemampuan yang bermacam-macam sesuai kebutuhan. Jaringan jalan sebagai tempat penampungan lalu lintas mempunyai fungsi dan kondisi yang berbeda-beda mulai dari lebar lajur, jumlah lajur, daya dukung dan lain-lain. Agar lalu lintas dapat berjalan dengan lancar, teratur, tertib dan selamat, maka perlu diatur dan ditata dengan perangkat peraturan yang cocok dan dilengkapi dengan fasilitas penunjangnya.<sup>3</sup>

---

<sup>3</sup>Hasan Basri, Pengaturan dan Pengawasan Lalu Lintas, Badan Penelitian Dan Pengembangan Perhubungan, Jakarta, Warta Penelitian No 4,5,6/Th V/Juli, Agustus, September Tahun 1993, h. 12

## 1.5.2 Macam-macam Unsur Kelalaian Yang Menimbulkan Kecelakaan

### 1.5.2.1 Kelalaian Karena Orang

Untuk melihat apakah seseorang dapat dipertanggungjawabkan dimuka persidangan, maka harus ditentukan apakah pelaku tindak pidana melakukan kesalahan dengan sengaja (dolus) atau kelalaian/ Kealpaan (culpa).

Dalam lapangan hukum pidana, unsur kesengajaan atau yang disebut dengan opzet merupakan salah satu unsur yang terpenting. Dalam kaitannya dengan unsur kesengajaan ini, maka apabila didalam suatu rumusan tindak pidana terdapat perbuatan dengan sengaja atau biasa disebut dengan opzettelijk, maka unsur dengan sengaja ini menguasai atau meliputi semua unsur lain yang ditempatkan dibelakangnya dan harus dibuktikan.

Sengaja berarti juga adanya kehendak yang disadari yang ditujukan untuk melakukan kejahatan tertentu. Maka berkaitan dengan pembuktian bahwa perbuatan yang dilakukannya itu dilakukan dengan sengaja, terkandung pengertian menghendaki dan mengetahui atau biasa disebut dengan willens en wetens. Yang dimaksudkan disini adalah seseorang yang melakukan suatu perbuatan dengan sengaja itu haruslah memenuhi rumusan willens atau haruslah



menghendaki apa yang ia perbuat dan memenuhi unsur wettens atau haruslah mengetahui akibat dari apa yang ia perbuat.

Disini dikaitkan dengan teori kehendak yang dirumuskan oleh Von Hippel maka dapat dikatakan bahwa yang dimaksudkan dengan sengaja adalah kehendak membuat suatu perbuatan dan kehendak untuk menimbulkan suatu akibat dari perbuatan itu atau akibat dari perbuatannya itu yang menjadi maksud dari dilakukannya perbuatan itu.

Jika unsur kehendak atau menghendaki dan mengetahui dalam kaitannya dengan unsur kesengajaan tidak dapat dibuktikan dengan jelas secara materiil karena memang maksud dan kehendak seseorang itu sulit untuk dibuktikan secara materiil maka pembuktian adanya unsur kesengajaan dalam pelaku melakukan tindakan melanggar hukum sehingga perbuatannya itu dapat dipertanggung jawabkan kepada si pelaku seringkali hanya dikaitkan dengan keadaan serta tindakan si pelaku pada waktu ia melakukan perbuatan melanggar hukum yang dituduhkan kepadanya tersebut.

Disamping unsur kesengajaan diatas ada pula yang disebut sebagai unsur kelalaian atau kelapaan atau culpa yang dalam doktrin hukum pidana disebut sebagai kealpaan yang tidak disadari atau onbewuste schuld dan kealpaan disadari

atau *bewuste schuld*. Dimana dalam unsur ini faktor terpentingnya adalah pelaku dapat menduga terjadinya akibat dari perbuatannya itu atau pelaku kurang berhati-hati.

Wilayah culpa ini terletak diantara sengaja dan kebetulan. Kelalaian ini dapat didefinisikan sebagai apabila seseorang melakukan sesuatu perbuatan dan perbuatan itu menimbulkan suatu akibat yang dilarang dan diancam dengan hukuman oleh undang-undang, maka walaupun perbuatan itu tidak dilakukan dengan sengaja namun pelaku dapat berbuat secara lain sehingga tidak menimbulkan akibat yang dilarang oleh undang-undang, atau pelaku dapat tidak melakukan perbuatan itu sama sekali.

Dalam culpa atau kelalaian ini, unsur terpentingnya adalah pelaku mempunyai kesadaran atau pengetahuan yang mana pelaku seharusnya dapat membayangkan akan adanya akibat yang ditimbulkan dari perbuatannya, atau dengan kata lain bahwa pelaku dapat menduga bahwa akibat dari perbuatannya itu akan menimbulkan suatu akibat yang dapat dihukum dan dilarang oleh undang-undang.

Maka dari uraian tersebut diatas, dapat dikatakan bahwa jika ada hubungan antara batin pelaku dengan akibat yang timbul karena perbuatannya itu atau ada hubungan lahir yang merupakan hubungan kausal antara perbuatan pelaku

dengan akibat yang dilarang itu, maka hukuman pidana dapat dijatuhkan kepada si pelaku atas perbuatan pidananya itu.<sup>4</sup>

Di bidang pidana juga ditemukan pasal-pasal yang menyangkut kelalaian. KUHP Pasal 359: Barangsiapa karena kesalahannya (kelalaiannya) menyebabkan orang lain mati, diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun atau pidana kurungan paling lama satu tahun. KUHP Sedangkan Pasal 360 (1) Barangsiapa karena kesalahannya (kelalaiannya) menyebabkan orang lain mendapat luka-luka berat, diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun atau pidana kurungan paling lama satu tahun. (2) Barangsiapa karena kesalahannya (kelalaiannya) menyebabkan orang lain luka-luka sedemikian rupa sehingga timbul penyakit atau halangan menjalankan pekerjaan jabatan atau pencarian selama waktu tertentu, diancam dengan pidana penjara paling lama sembilan bulan atau pidana kurungan paling lama enam bulan atau pidana denda paling tinggi empat ribu lima ratus rupiah.

#### 1.5.2.2 Kelalaian Karena Kendaraan

Faktor kendaraan yang kerap kali menghantui kecelakaan adalah fungsi rem, kondisi ban, hingga pencahayaan. ada beberapa faktor yang menyebabkan

---

<sup>4</sup> <http://hukum.kompasiana.com/2011/09/05/kecelakaan-saiful-jamil-dilihat-dari-kesalahan-dan-pertanggungjawaban-hukum>

kendaraan mengalami kecelakaan lalu lintas, seperti terbalik atau menabrak, faktoor tersebut diantaranya adalah:<sup>5</sup>

1. Genangan air, memasuki musim penghujan dapat dipastikan banyak genangan yang tercipta akibat kondisi jalan yang tidak mulus atau bergelombang. Melaju dengan kecepatan di atas 60 km/jam, membuat daya cengkram ban pada aspal mulai berkurang, bahkan bisa hilang. Air merupakan materi penghalang antara ban dengan permukaan jalan. Akan lebih berbahaya lagi ketika tapak ban sudah tipis. Kecenderungan yang kerap terjadi adalah kendaraan secara tiba-tiba akan menarik ke kanan atau ke kiri.
2. Pecah ban, sama bahayanya dengan genangan. Bukan hanya kendaraan yang susah dikendalikan, bisa juga kendaraan tiba-tiba oleng dan terbalik karena beda ketinggian kendaraan akibat ban meletus. Apalagi saat melaju dalam kecepatan yang cukup tinggi.
3. Jalan Bergelombang, ketika kendaraan melaju kencang dan melewati gelombang, yang terjadi adalah kendaraan sedikit melayang. Bahkan bagian belakang sering tak bisa diatur, terlebih jika kondisi suspensi sudah jelek. Jalan tidak rata ini menyebabkan kendaraan melayang

---

<sup>5</sup> <http://fandimin.blogspot.com/2011/09/5-penyebab-mobil-mengalami-kecelakaan.html>

karena ban tidak menempel dengan baik sehingga kehilangan kendali

4. Rem Blong ataupun Slip, hal ini sudah pasti akan membuat kendaraan lepas kontrol dan sulit untuk diperlambat. Apalagi pada mobil dengan transmisi otomatis yang hanya mengandalkan rem tanpa engine brake. Sebaiknya selalu lakukan pengecekan pada sistem pengereman sebelum berpergian.
5. Human Error, faktor ini merupakan penyumbang terbesar kecelakaan lalulintas. Beberapa contohnya adalah memacu kendaraan melampaui kemampuan mengemudi, mengantuk, reaksi yang berlebihan ketika mobil mengalami gejala negatif pengendalian seperti limbung, oversteer maupun understeer. Menurunnya konsentrasi pengemudi karena sibuk sms, telpon dan makan sambil menyetir.

### 1.5.3 Pengertian Hukum Pidana

Hukum pidana adalah hukum yang mengatur tentang pelanggaran dan kejahatan terhadap kepentingan umum. Pelanggaran dan kejahatan tersebut diancam dengan hukuman yang merupakan penderitaan atau siksaan bagi yang bersangkutan. Pelanggaran sendiri mempunyai artian sebagai suatu perbuatan pidana yang ringan dan ancaman hukumannya berupa denda atau kurungan,

sedangkan kejahatan adalah perbuatan pidana yang berat. Ancaman hukumannya berupa hukuman denda, hukuman penjara, hukuman mati, dan kadangkala masih ditambah dengan hukuman penyitaan barang-barang tertentu, pencabutan hak tertentu, serta pengumuman keputusan hakim.<sup>6</sup>

#### 1.5.4 Tujuan Hukum Pidana

Tujuan hukum pidana ada dua macam, yaitu:<sup>7</sup>

1. Untuk menakut-nakuti setiap orang agar tidak melakukan perbuatan pidana (fungsi preventif/ pencegahan)
2. Untuk mendidik orang yang telah melakukan perbuatan pidana agar menjadi orang yang baik dan dapat diterima kembali dalam masyarakat (fungsi represif)

Jadi dapat disimpulkan bahwa tujuan hukum pidana adalah untuk melindungi masyarakat. Apabila seseorang takut untuk melakukan perbuatan tidak baik karena takut dihukum, semua orang dalam masyarakat akan tenteram dan aman.

#### 1.5.5 Pembagian Hukum Pidana

Hukum pidana dapat dibedakan menjadi dua, yaitu sebagai berikut:

1. Hukum pidana objektif (*ius poenale*), adalah seluruh peraturan yang memuat tentang keharusan atau larangan disertai ancaman

---

<sup>6</sup> Yulies Tiena Masriani, Pengantar Hukum Indonesia, Penerbit Sinar Grafika, Jakarta, 2004. H. 60

<sup>7</sup> Ibid h. 61

hukuman bagi yang melanggarnya. Hukum pidana objektif dibedakan lagi menjadi:

a. Hukum pidana materiil, adalah semua peraturan yang memuat rumusan tentang:

1.a) Perbuatan-perbuatan apa yang dapat dihukum;

1.b) Siapa yang dapat dihukum;

1.c) Hukuman apa yang dapat diterapkan.

Hukum pidana materiil merumuskan tentang pelanggaran dan kejahatan serta syarat-syarat apa yang diperlukan agar seseorang dapat dihukum. Hukum pidana materiil dibagi menjadi:

1) Hukum pidana umum adalah hukum pidana yang berlaku bagi semua orang (umum).

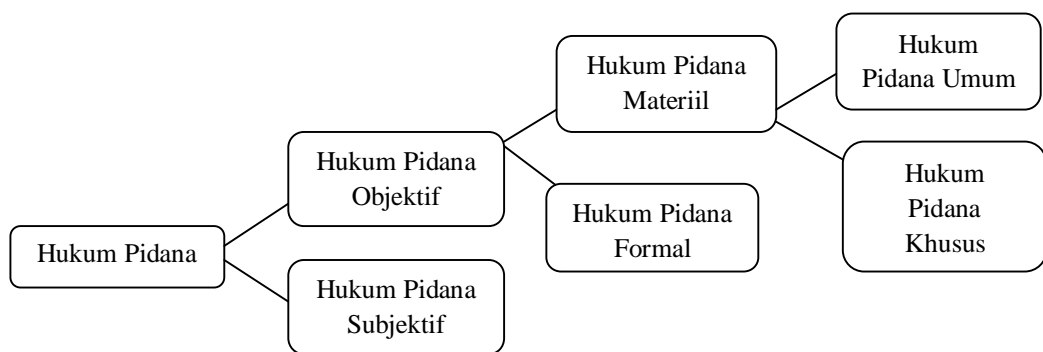
2) Hukum pidana khusus adalah hukum pidana yang berlaku bagi orang-orang tertentu, seperti anggota-anggota militer atau untuk perkara tertentu.

b. Hukum pidana formil adalah peraturan hukum yang menentukan bagaimana cara memelihara dan mempertahankan hukum pidana materiil. Jadi, hukum pidana formal mengatur bagaimana menerapkan sanksi terhadap seseorang yang melanggar hukum pidana materiil.

2. Hukum pidana subjektif (*ius puniendi*) adalah hak negara untuk menghukum seseorang berdasarkan hukum objektif. Hak-hak negara yang tercantum dalam hukum pidana subjektif, misalnya:

- a. Hak negara untuk memberikan ancaman hukuman;
- b. Hak jaksa untuk menuntut pelaku tindak pidana;
- c. Hak hakim untuk memutuskan suatu perkara.

#### 1.5.6 Skema Pembagian Hukum Pidana<sup>8</sup>



Gambar 1  
Skema Pembagian Hukum Pidana

#### 1.5.7 Pertanggung Jawaban Pidana

Pada waktu membicarakan pengertian perbuatan pidana, telah diajukan bahwa istilah tersebut tidak termasuk pertanggungjawaban pidana. Perbuatan pidana hanya menunjuk kepada dilarang dan diancamnya perbuatan dengan suatu pidana. Azas dalam pertanggung jawaban hukum pidana ialah tidak dipidana jika tidak ada kesalahan (*green straf zonder schuld*).<sup>9</sup>

Pertanggungjawaban tanpa adanya kesalahan dari pihak yang melanggar, dinamakan *leer van het materiele feit* (fait

<sup>8</sup> Ibid h. 62

<sup>9</sup> Moeljatno, Asas-asas Hukum Pidana, Rineka Cipta, Jakarta, 2000, h. 153.



materielle). Dahulu dijalankan atas pelanggaran tapi sejak adanya arrest susu dari H.R. 1916 Nederland, hal itu ditiadakan.

Dalam KUHP menentukan bahwa anak-anak dibawah umur 10 tahun tidak dapat dikenai pidana. Tapi pasal ini dalam tahun 1905 dihapus. Maksudnya ialah, agar supaya dengan demikian terhadap anak-anak dibawah umur 10 tahun dimungkinkan penuntutan, tidak supaya dipidana, tapi diadakan tindakan. Akibat dari perbaikannya adalah sebagai berikut:

1. Dengan hilangnya batas umur tersebut, tidaklah berarti bahwa anak-anak di bawah umur tersebut, sekalipun belum dapat membedakan antara perbuatan baik dengan perbuatan yang buruk harus dipidana. Sebab pada KUHP Pasal 37 dan Pasal 44 juga berlaku bagi anak-anak, sehingga terhadap anak-anak yang tidak dapat dipertanggungjawabkan karena cacat jiwanya dalam tubuhnya atau terganggu karena penyakit harus diperkecualikan dari pertanggungjawaban. Tapi Pasal tersebut tidak dapat digunakan atas dasar umur yang masih sangat mudah saja.
2. Terhadap anak-anak itu tentunya lebih dianggap tak ada kesengajaan atau kealpaan daripada orang dewasa.
3. Kalau memang anak tersebut belum mempunyai penginsyafan tentang makna perbuatannya, maka atas dasar tak dipidana jika tak ada kesalahan dia dapat diperkecualikan.

Mengenai masalah keadaan bati orang yang melakukan perbuatan sebagai hal yang kedua adalah apa yang dalam teori merupakan masalah kemampuan bertanggung jawab. Ini adalah dasar yang penting untuk adanya kesalahan, sebab bagaimanapun juga, keadaan jiwa seseorang harus harus demikian rupa hingga dapat dikatakan sehat normal.

Sebaliknya, jika keadaan jiwanya tidak normal, fungsinya juga tidak baik, sehingga ukuran-ukuran yang berlaku dalam masyarakat tak sesuai bagiannya. Bagi mereka tidak ada guna diadakan pertanggung jawaban. Mereka harus dirawat atau dididik dengan cara yang tepat. Bahwa mereka ini tidak dapat dipertanggungjawabkan, dinyatakan dalam KUHP Pasal 44 yang berbunyi:

“Barang siapa melakukan perbuatan yang tidak dapat dipertanggungjawabkan kepadanya disebabkan karena jiwanya cacat dalam tumbuhnya, atau terganggu karena penyakit, tidak dipidana.

#### 1.5.8 Macam-macam Pertanggungjawaban Pidana

##### a. Kemampuan Bertanggung Jawab

Prinsip pertanggungjawaban pidana didasarkan pada asas kesalahan yang secara tegas menyatakan , bahwa tiada pidana tanpa kesalahan. Artinya, seseorang baru dapat dimintai pertanggung jawaban dalam hukum pidana karena telah

melakukan perbuatan yang bersifat melawan hukum apabila dalam diri orang itu terdapat kesalahan. Apabila dalam diri orang itu tidak ada kesalahan, maka terhadap orang itu tidak dapat dimintai pertanggungjawaban pidana.<sup>10</sup>

b. Konsep dan Perumusan Kemampuan Bertanggung Jawab dalam KUHP

Apabila dilihat secara cermat, maka terlihat bahwa KUHP tidak memberi batasan/pengertian tentang apa yang dimaksud dengan kemampuan bertanggungjawab. Secara formal-konseptual KUHP tidak memberikan batasan atau pengertian tentang persoalan tersebut. KUHP hanyalah memberikan batasan kapan dalam diri seseorang itu dianggap tidak ada kemampuan bertanggungjawab, tidak memberi batasan kapan dalam diri seseorang itu dianggap ada kemampuan bertanggungjawab.

c. Beberapa keadaan jiwa yang berhubungan dengan kemampuan bertanggungjawab

Berkaitan dengan masalah bertanggungjawab selain adanya keadaan jiwa sebagaimana secara eksplisit dirumuskan dalam Pasal 44 ayat (1) KUHP yang menjadi alasan untuk tidak dapat dipertanggung jawabkannya seseorang atas perbuatannya, juga terdapat beberapa keadaan jiwa yang tidak diatur dalam

---

<sup>10</sup> Tongat, Dasar-Dasar Hukum Pidana Indonesia Dalam Prespektif Pembaharuan, UMM Pres, Malang 2008. h. 225.

KUHP yang di dalam praktek hukum juga berhubungan dengan masalah kemampuan bertanggung jawab.<sup>11</sup>

#### 1.5.9 Peristiwa pidana (Tindak Pidana)

Peristiwa pidana adalah suatu kejadian yang mengandung unsur-unsur perbuatan yang dilarang oleh undang-undang, sehingga siapa yang menimbulkan peristiwa itu dapat dikenai sanksi pidana (hukuman).

Unsur-unsur peristiwa pidana dapat ditinjau dari segi, yaitu segi subjektif dan segi objektif.<sup>12</sup>

1. Dari segi objektif, berkaitan dengan tindakan, peristiwa pidana adalah perbuatan yang melawan hukum yang sedang berlaku, akibat perbuatan itu dilarang dan diancam dengan hukuman.
2. Dari segi subjektif, peristiwa pidana adalah perbuatan yang dilakukan seseorang secara salah. Unsur-unsur kesalahan si pelaku itulah yang mengakibatkan terjadinya peristiwa pidana . unsur kesalahan itu timbul dari niat atau kehendak si pelaku. Akibat dari perbuatan itu telah diketahui bahwa dilarang oleh undang-undang dan diancam dengan hukuman.

Suatau peristiwa agar dapat dikatakan sebagai suatu peristiwa pidana harus memenuhi syarat-syarat sebagai berikut:

- a. Harus ada suatu perbuatan, yaitu suatu kegiatan yang dilakukan oleh seseorang atau sekelompok orang.

---

<sup>11</sup> Ibid h. 232.

<sup>12</sup> Yulies Tiena Masriani, Op. Cit, h. 62.

- b. Perbuatan harus sesuai sebagaimana yang dirumuskan dalam undang-undang, pelakunya harus telah melakukan suatu kesalahan dan harus mempertanggung jawabkan perbuatannya
- c. Harus ada kesalahan yang dapat dipertanggung jawabkan. Jadi, perbuatan itu memang dapat dibuktikan sebagai suatu perbuatan yang melanggar ketentuan hukum.
- d. Harus ada ancaman hukumannya. Dengan kata lain, ketentuan hukum yang dilanggar itu mencantumkan sanksinya.

#### 1.5.10 Macam-macam Tindak pidana

Perbuatan pidana adalah perbuatan seseorang atau sekelompok orang yang menimbulkan peristiwa pidana atau perbuatan yang melanggar hukum pidana dan diancam dengan hukuman. Perbuatan pidana dibedakan menjadi beberapa macam, yaitu sebagai berikut:<sup>13</sup>

1. Perbuatan pidana (delik) formil, adalah suatu perbuatan pidana yang sudah dilakukan dan perbuatan itu benar-benar melanggar ketentuan yang dirumuskan dalam pasal undang-undang yang bersangkutan.

Contoh: Pencurian adalah perbuatan yang sesuai dengan rumusan Pasal 362 KUHP, yaitu mengambil barang milik orang

---

<sup>13</sup> Ibid h. 63.

lain dengan maksud hendak memiliki barang itu dengan melawan hukum.

2. Perbuatan pidana (delik) materiil, adalah suatu perbuatan pidana yang dilarang, yaitu akibat yang timbul dari perbuatan itu.

Contoh: pembunuhan. Dalam kasus pembunuhan yang dianggap sebagai delik adalah matinya seseorang yang merupakan akibat dari perbuatan seseorang.

3. Perbuatan pidana (delik) Dolus, adalah suatu perbuatan pidana yang dilakukan dengan sengaja.

Contoh: pembunuhan berencana (Pasal 338 KUHP)

4. Perbuatan pidana (delik) Culpa, adalah suatu perbuatan pidana yang tidak sengaja, karena kealpaannya mengakibatkan luka atau matinya seseorang.

Contoh: Pasal 359 KUHP tentang kelalaian atau kealpaan.

5. Delik aduan, adalah suatu perbuatan pidana yang memerlukan pengaduan orang lain. Jadi, sebelum ada pengaduan belum merupakan delik.

Contoh: Pasal 284 mengenai perzinaan atau Pasal 310 mengenai Penghinaan.

6. Delik politik, adalah delik atau perbuatan pidana yang ditujukan kepada keamanan negara, baik secara langsung maupun tidak langsung.

Contoh: Pemberontakan akan menggulingkan pemerintahan yang sah.

#### 1.5.11 Jenis-jenis Hukuman

Jenis-jenis hukuman dapat dilihat dari ketentuan Pasal 10 KUHP menentukan adanya hukuman pokok dan hukuman tambahan. Hukuman pokok adalah hukuman mati, hukuman penjara, hukuman kurungan dan hukuman denda. Sedangkan hukuman tambahan adalah pencabutan hak-hak tertentu, perampasan/penyitaan barang-barang tertentu dan pengumuman putusan hakim.<sup>14</sup>

Perbedaan antara hukuman pokok dan hukuman tambahan adalah hukuman pokok terlepas dari hukuman lain, berarti dapat dijatuhkan kepada terdakwa secara mandiri. Adapun hukuman tambahan hanya merupakan tambahan pada hukuman pokok, sehingga tidak dapat dijatuhkan tanpa ada hukuman pokok.

#### 1.5.12 Dasar Pembenaan Penjatuhan Pidana

Tujuan pembedaan dapat dilihat melalui dasar pembenaan adanya hukuman atau penjatuhan pidana. Dasar pembenaan penjatuhan pidana ada tiga teori, yaitu sebagai berikut:

##### 1. Teori Absolut

Menurut teori absolut, tujuan dari pembedaan terletak pada hukum pidana itu sendiri. “Barang siapa yang melakukan

---

<sup>14</sup> Ibid h. 65.

suatu perbuatan pidana, harus dijatuhkan hukuman pidana”. Teori ini disebut juga teori pembalasan, karena bersifat pembalasan (vergelding). Hukuman dijatuhkan karena ada dosa.

## 2. Teori Relatif

Menurut teori relatif, tujuan pemidanaan adalah untuk:

- a. Mencegah terjadinya kejahatan,
- b. Menakut-nakuti, sehingga orang lain tidak melakukan kejahatan,
- c. Memperbaiki orang yang melakukan tindak pidana,
- d. Memberikan perlindungan kepada masyarakat terhadap kejahatan.

Teori ini disebut juga dengan teori tujuan, karena menitikberatkan pada tujuan hukuman. Ancaman hukuman perlu supaya manusia tidak melanggar.

## 3. Teori Gabungan

Menurut teori gabungan, yang merupakan kombinasi antara teori absolut dan teori relatif, tujuan penjatuhan pidana karena orang tersebut melakukan kejahatan dan agar ia tidak melakukan kejahatan lagi.



### 1.5.13 Kealpaan

Meskipun pada umumnya bagi kejahatan-kejahatan diperlukan adanya kesengajaan, tetapi terhadap sebagian daripadanya ditentukan bahwa di samping kesengajaan itu orang juga sudah dapat dipidana bila kesalahannya berbentuk kealpaan. Misalnya KUHP pasal 359: “karena salahnya menyebabkan matinya orang lain, mati orang disini tidak dimaksud sama sekali oleh pelaku, akan tetapi kematian tersebut hanya merupakan akibat dari pada kurang hati-hati atau lalainya pelaku tersebut. Sedangkan KUHP Pasal 360 ayat (1) karena salahnya menyebabkan orang luka berat, disini luka berat mempunyai artian suatu penyakit atau luka yang tak boleh diharap akan sembuh lagi dengan sempurna atau dapat mendatangkan bahaya maut, dan ayat (2) menjelaskan karena salahnya menyebabkan orang luka sedemikian rupa, yang dimaksud luka ringan adalah luka atau sakit bagaimana besarnya dan dapat sembuh kembali dengan sempurna dan tidak mendatangkan bahaya maut.”<sup>15</sup>

Mengenai kealpaan ini keterangan resmi dari pihak pembentuk Weet Boek Van Straffright yang di singkat dengan W.v.S. (Smidt 1-825) adalah sebagai berikut:

“pada umumnya bagi kejahatan-kejahatan wet mengharuskan kehendak seseorang ditujukan pada perbuatan yang

---

<sup>15</sup> Moeljatno, Op. cit, h. 198.

dilarang dan diancam dengan pidana. Kecuali itu keadaan yang dilarang mungkin sebagian besarberbahayanya terhadap keamanan umum mengenai orang atau barang dan jika terjadi menimbulkan banyak kerugian, sehingga wet harus bertindak pula terhadap mereka yang tidak berhati-hati, yang teledor yang menimbulkan keadaan itu karena kealpaannya. Disini sikap batin orang yang menimbulkan keadaan yang dilarang itu bukanlah menentang larangan-larangan tersebut, dia tidak menghendaki atau menyetujui timbulnya hal terlarang, tetapi kesalahannya, kekelirihannya dalam batin suwaktu ia berbuat sehingga menimbulkan hal yang dilarang ialah bahwa ia kurang mengindahkan larangan itu.

Jadi bukanlah semata-mata menentang larangan tersebut dengan justru melakukan yang dilarang itu. Tetapi dia tidak begitu mengindahkan larangan. Ini ternyata dari perbuatannya dia alpa, lalai, teledor dalam melakukan perbuatannya tersebut, sebab jika dia mengindahkan adanya larangan waktu melakukan perbuatan yang secara obyektif kausal menimbulkan hal yang dilarang dia tentu tidak alpa atau kurang berhati-hati agar jangan sampai mengakibatkan hal yang dilarang tadi. Oleh karena bentuk kesalahan ini juga disebut dalam rumusan delik, maka juga harus dibuktikan”.

Ada juga yang mengatakan bahwa kesengajaan adalah kesalahan yang berlainan jenis daripada kealpaan. Dasarnya adalah sama, yaitu:

1. Adanya perbuatan yang dilarang dan diancam dengan pidana;
2. Adanya kemampuan bertanggung jawab
3. Tidak ada alasan pemaaf.

Dalam kesengajaan sikap batin orang menentang larangan, sedangkan dalam kealpaan kurang mengindahkan larangan sehingga tidak berhati-hati dalam melakukan sesuatu perbuatan yang obyektif kausal menimbulkan keadaan yang dilarang.

Dengan mengatakan bahwa kealpaan adalah suatu bentuk kesalahan, maka dikatakan pula bahwa sikap batin yang demikian itu adalah berwarna. Artinya selalu kita hubungkan dengan sikap batin terhadap perbuatan yang dipandang dari sudut hukum adalah keliru. Sama saja dengan kesengajaan, bahkan lebih dari itu, lebih berwarna dari kesengajaan, kalau masih mungkin mengatakan “dengan sengaja berbuat baik” atau “dengan sengaja berbuat jahat”, dengan kata lain tidaklah mungkin mengatakan “karena kealpaannya berbuat baik”. Sebabnya tidak mungkin menyatakan demikian karena dalam istilah kealpaan itu sendiri sudah terkandung makna kekeliruan.

Kesengajaan dan kealpaan pada dasarnya sama, sama dalam arti di dalam lapangan hukum pidana, kealpaan itu mempunyai pengertian yang khusus. Menurut Noyon-Langemeyer:

“kealpaan adalah suatu struktur yang sangat susah diartikan. Dia mengandung dalam satu pihak kekeliruan dalam perbuatan lahir dan menunjuk kepada keadaan batin yang tertentu, dan dilain pihak keadaan batinnya itu sendiri”. Selanjutnya dikatakan, jika dimengerti demikian, maka culpa mencakup semua makna kesalahan dalam arti luas yang bukan berupa kesengajaan. Beda kesengajaan daripada kealpaan ialah bahwa dalam kesengajaan ada sifat yang positif yaitu adanya kehendak dan penyetujuan yang disadari daripada bagian-bagian delik yang meliputi oleh kesengajaan, sedang sifat positif ini tidak ada dalam kealpaan. Oleh karena itu dapat dimengerti, bahwa dipakai istilah yang sama untuk kesalahan dalam arti yang luas dan kesalahan dalam arti yang sempit, meskipun ini tidak praktis.

Sekarang perlu kita selidiki lagi apakah artinya atau isinya ke alpaan itu. Sebagaimana halnya dengan kesengajaan mengenai kealpaan ini juga diterangkan dalam KUHP tentang artinya. Karena itu maka kita harus melihat pada teori atau ilmu pengetahuan untuk memberi pengertiannya ini. Van Hamel mengatakan bahwa kealpaan itu mengandung dua syarat yaitu:<sup>16</sup>

---

<sup>16</sup> Ibid h. 201.

1. Tidak mengadakan penduga-duga sebagaimana diharuskan oleh hukum.
2. Tidak mengadakan penghati-hatian sebagaimana diharuskan oleh hukum.

#### 1.5.14 Tidak Mengadakan Penduga-duga yang perlu menurut hukum

Mengenai ini ada dua kemungkinan, yaitu:

1. Seseorang berfikir bahwa akibat tidak akan terjadi karena perbuatannya, padahal pandangan itu kemudian ternyata tidak benar.
2. Seseorang sama sekali tidak mempunyai pikiran bahwa akibat yang dilarang mungkin timbul karena perbuatannya. Dalam hal yang pertama kekeliruan terletak pada salah fikir atau pandang, yang seharusnya dihindari. Dalam hal kedua terletak pada tidak mempunyai fikiran sama sekali bahwa akibat mungkin akan timbul, hal mana adalah sikap yang berbahaya.

Contoh dari kemungkinan pertama adalah mengenai sepeda motor dengan kecepatan tinggi melalui jalan yang ramai, karena dia percaya pandai menyetir motor dan yakin tidak akan nabrak, tapi kemudian dia menabrak seseorang. Seharusnya perbuatan itu dihindari olehnya, karena kurang berhati-hatinya tabrakan tersebut tidak terelakan.

Dengan pengertian contoh diatas, maka diletakan hubungan antara batin terdakwa dengan akibat yang timbul karena

perbuatannya tadi. Hubungan ini seharusnya tidak perlu ada dalam psyche seseorang, karena kita menganut ajaran kesalahan yang normatif, tidak lagi secara psikologis, maka yang menentukan ialah apakah hubungan itu dipernilai ada atau tidak ada. Hubungan batin ini diperlukan untuk dapat mempertanggungjawabkan terhadap timbulnya akibat yang dilarang.

#### 1.5.15 Tidak Mengadakan Penghati-hati Sebagaimana Diharuskan Oleh Hukum

Mengenai hal ini diterangkan oleh Van Hamel sebagai berikut:

“ini antara lain ialah tidak mengadakan penelitian, kebijaksanaan, kemahiran atau usaha pencegahan yang ternyata dalam keadaan-keadaan yang tertentu atau dalam caranya melakukan perbuatan”.<sup>17</sup> Jadi yang menjadi obyek peninjauan dan penilaian bukan batin seseorang tetapi apa yang dilakukan atau tingkah laku orang itu sendiri.

#### 1.5.16 Kealpaan Yang Disadari Dan Yang Tidak Disadari

Pada waktu Wet Boek Van Straffright yang disingkat dengan W.v.S., dibentuk, maka corak yang lebih berat daripada kealpaan yang tidak disadari. Hal ini ternyata dalam ucapan Modderman yang mengatakan: “corak kealpaan yang paling ringan ialah bahwa orang menggunakan pelanggaran hukum dengan tidak

---

<sup>17</sup> Ibid h. 204.

diinsyafi sama sekali”.<sup>18</sup> Dia tidak tahu dan tidak berfikir lebih panjang atau tidak bijaksana. Tetapi corak kealpaan yang lebih berat ialah yang dinamakan *Bewuste Schuld* yaitu kalau pada waktu berbuat kemungkinan menimbulkan akibat yang dilarang itu telah diinsyafi, tetapi karena kepandaian atau diadakannya tindakan-tindakan yang mencegahnya kemungkinan itu diharapkan tidak akan timbul. Pandangan ini pada waktu sekarang sudah dilepas karena:

1. Tidak mempunyai kegunaan yang praktis dalam masyarakat
2. Belum tentu kalau kealpaan yang tidak disadari adalah kesalahan yang lebih ringan daripada yang disadari.

#### 1.5.17 Pengertian Korban dan Pelaku Tindak Pidana

Korban tidak saja dipahami sebagai obyek dari suatu kejahatan tetapi juga harus dipahami sebagai subyek yang perlu mendapat perlindungan secara social dan hukum . pada dasarnya korban adalah orang baik, individu, kelompok ataupun masyarakat yang telah menderita kerugian yang secara langsung telah terganggu akibat pengalamannya sebagai target dari kejahatan subyek lain yang dapat menderita kerugian akibat kejahatan.

Istilah korban pada saat itu merujuk pada pengertian “setiap orang, kelompok, atau apapun yang mengalami luka-luka, kerugian, atau penderitaan akibat tindakan yang bertentangan

---

<sup>18</sup> Ibid h. 210.

dengan hukum. Penderitaan tersebut bisa berbentuk fisik, psikologi maupun ekonomi”.<sup>19</sup> Sedangkan menurut kamus bahasa Indonesia sendiri pengertian korban adalah orang yang menderita kecelakaan karena perbuatan (hawa nafsu dan sebagainya) sendiri atau orang lain.

Sedangkan untuk pelaku yang menimbulkan suatu kejahatan baik itu disengaja maupun tidak yang menyebabkan kerugian bagi orang lain. Pelaku berperan erat akan timbulnya korban, karena korban akan ada setelah adanya perbuatan yang merugikan yang dilakukan oleh sipelaku.

#### 1.5.18 Daya Paksa (overmacht)

Kitab Undang-undang Hukum Pidana Pasal 48 berbunyi: barang siapa melakukan perbuatan karena pengaruh dayapaksa tidak dipidana. Kata “daya paksa” ini adalah salinan kata Belanda “overmacht”, yang artinya kekuatan atau daya yang lebih besar. Engelbrecht menyalin Pasal tersebut seperti berikut:<sup>20</sup>

Tidak boleh dihukum barangsiapa melakukan perbuatan karena terdorong oleh berat lawan. Yang menjadi persoalan sekarang adalah, apakah daya paksa yaitu daya yang memaksa itu merupakan paksaan fisik, terhadap mana orang yang terkena tak dapat menghindarkan diri, atau merupakan paksaan psychis, dalam batin, terhadap mana meskipun secara fisik orang masih dapat

---

<sup>19</sup> <http://www.faculty.ncwc.edu/toconnor/300/300lect01.htm>.

<sup>20</sup> Moeljatno, Op. cit , h. 139.



menghindarkannya, namun daya itu adalah demikian besarnya, sehingga dapat dimengerti kalau tidak kuat menahan daya tersebut. Kekuatan fisik yang mutlak tak dapat dihindari dinamakan visabsoluta, sedangkan kekuatan psychis dinamakan vis compulsiva, karena sekalipun tidak memaksa secara mutlak, tetapi memaksa juga.

Umumnya dikatakan bahwa vis absoluta tidak masuk dalam Pasal 48, tapi hanya vis compulsiva saja. Adapun sebabnya ialah bahwa dalam vis absoluta, orang yang berbuat bukan yang terkena paksaan, tetapi orang yang memberi paksaan fisik. Mengenai vis compulsiva biasanya ini dibagi dalam daya paksa dalam arti sempit (*overmacht in enge zin*) dimana sumber atau musababnya paksaan keluar dari orang lain, dan keadaan darurat dimana daya tadi tidak disebabkan oleh orang lain, tetapi timbul dari keadan-keadaan yang tertentu.

Contoh dari daya paksa yang sempit adalah si A mempunyai sepeda motor dan sepeda motornya dicuri ma si B, si A mengejar si B yang kedapatan membawa motor si A dan si A melempar kepala si B dengan batu dan si B terjatuh dan mengalami kecelakaan fatal. Dalam keadaan darurat biasanya dikatakan ada tiga kemungkinan yaitu:

1. Orang terjepit antara dua kepentingan. Dengan kata lain, disini ada konflik antara kepentingan yang satu dengan kepentingan yang lainnya.
2. Orang terjepit antara kepentingan dan kewajiban. Jadi ada konflik antara kepentingan dan kewajiban.
3. Ada konflik antara dua kewajiban.

Daya paksa merupakan alasan pembenar, demikian Van Hamel menulis: sebab jika dalam hal yang demikian ketentuan hukum masih tetap dipertahankan, maka disitu ternyata bahwa tata hukum atau menghendaki supaya orang mempunyai keberanian yang luar biasa.<sup>21</sup>

Van Hattum berpendapat bahwa dalam KUHP Pasal 48 hanya ada alasan pemaaf. Perbuatan yang dilakukan tetap bersifat melawan hukum, tetapi kesalahannya bisa dimaafkan karena pengaruh daya paksa tadi. Terhadap perbuatan-perbuatan yang jelas tidak bersifat melawan hukum, kata Van Hattum jangan dimasukkan dalam KUHP Pasal 48, karena tidak dapat dipidanya orang yang melakukan perbuatan-perbuatan itu, dapat ditetapkan dengan ajaran sifat melawan hukum yang materiil. Menurut Van Hattum, dalam daya paksa yang sempit orang yang melakukan perbuatan tidak dapat bebas menentukan kehendaknya, akibat adanya tekanan

---

<sup>21</sup> Ibid h. 141.

psychis yang biasanya datang dari orang lain, tapi ada kalanya juga karena keadaan.

Dalam keadaan darurat, kebebasan penentuan kehendak dari orang yang melakukan perbuatan tidak dihapuskan karena ada tekanan psychis dari orang lain, tetapi karena adanya keadaan darurat, yang mendorong dan mendesak dia ke arah perbuatan tersebut.

#### 1.5.19 Pembelaan Terpaksa (Noodweer)

Kitab Undang-undang Hukum Pidana Pasal 49 ayat (1) berbunyi: barang siapa terpaksa melakukan perbuatan untuk pembelaan karena ada serangan atau ancaman serangan ketika itu yang melawan hukum terhadap diri sendiri maupun orang lain terhadap kehormatan kesusilaan, atau harta benda sendiri maupun orang lain, tidak dipidana. Kalimat ini masih kiranya dapat disingkat sebagai berikut: barang siapa terpaksa melakukan pembelaan karena ada serangan atau ancaman serangan ketika itu yang melawan hukum terhadap diri, kehormatan kesusilaan atau harta benda, baik kepunyaan sendiri maupun orang lain tidak dipidana.<sup>22</sup>

Dalam pengertian kata terpaksa yaitu pembelaan harus bersifat terpaksa, arti nya tidak ada jalan lain bagi yang terkena untuk pada saat-saat itu menghalaukan serangan. Jika demikian,

---

<sup>22</sup> Ibid h. 145.

maka dalam kata terpaksa melakukan pembelaan ada tiga pengertian yaitu:

1. Harus ada serangan atau ancaman;
2. Harus ada jalan lain untuk menghalaukan serangan atau ancaman serangan pada saat itu;
3. Perbuatan pembelaan harus seimbang dengan sifatnya serangan tersebut.

Mengenai point dua, dalam buku Jonkers ditulis bahwa syarat ini jangan diartikan terlalu sempit. Sebab pada dasarnya tiap-tiap serangan dapat dihalau dengan cara melarikan diri dari situ. Tapi jika diartikan demikian, kiranya pasal tadi tidak ada artinya.

#### 1.5.20 Yang Harus Ditaati Dalam Mengemudikan Kendaraan

##### 1.5.20.1 Kelayakan penggunaan kendaraan

UU No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, khususnya di Pasal 58 menyebutkan bahwa kendaraan hanya boleh dioperasikan dalam keadaan baik dan aman bagi pengemudinya dan bagi pihak lainnya.<sup>23</sup>

Sedangkan Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 48 ayat 1 berbunyi: Jika ada kendaraan yang dinilai perlu diadakan pengujian,

---

<sup>23</sup> Hidayat Tapran, Pengetahuan Dasar Berlalu Lintas, PT Jepe Media Utama Surabaya, 2010, h. 144.

pemerintah dalam hal ini dinas terkait berhak memanggil pemiliknya untuk dilakukan pengujian.

Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan  
Pasal 57 ayat 3 berbunyi: Kendaraan bermotor roda empat atau lebih harus dilengkapi dengan sabuk pengaman dan khusus bagi kendaraan terbuka harus ada helm dan rompi pemantul cahaya.

Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan  
Pasal 57 ayat (1, 2 dan 3) berbunyi: Pengemudi harus memeriksa kendaraan dan muatannya atas kelayakan jalan sesuai aturan yang berlaku, termasuk harus memperhatikan semua kelengkapan kendaraan yang harus dibawa seperti surat izin mengemudi, surat tanda nomor kendaraan, dongkrak, pembuka roda dan kunci-kunci lainnya, segitiga pengaman, roda cadangan dan peralatan Pertolongan Pertama Pada Kecelakaan (P3K).

Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan  
Pasal 234 berbunyi: Pengemudi dan terutama pemilik kendaraan bertanggungjawab atas keselamatan dalam pengoperasian dan perawatan atas kendaraannya. Apabila ada kelalaian pada kendaraannya hendaknya segera diperbaiki, memperbaiki di jalan umum dilarang kecuali mengganti roda. Lampu rem dan lampu petunjuk arah

harus kelihatan dengan jelas demikian pula warnanya harus sesuai dengan semestinya yaitu:

- a. Lampu rem warna merah
- b. Lampu petunjuk arah/ sein warna kuning kemerahan.

Jika ada lampu yang tidak berfungsi atau tidak nyala, harus segera diperbaiki atau diganti, demi kelancaraan dan keselamatan untuk berkendara.

#### 1.5.20.2 Kelengkapan yang harus diperhatikan dalam berkendara

Rem yang diinjak untuk ke empat roda, sedangkan rem tangan hanya bekerja untuk dua roda belakang saja. Rem bekerja dengan sistem mekanik dan dengan sistem hidrolik. Sistem mekanik bekerja secara manual dimana walaupun mesinnya tidak dihidupkan remnya bekerja, kekuatannya sesuai dengan dorongan kaki, sedangkan sistem hidrolik ada yang bekerja secara manual dan ada yang dengan tenaga dari mesin yang disebut power brake, dimana rem akan bekerja bila mesinnya dalam keadaan hidup, pengendara harus memeriksa tersediannya oli rem secara berkala.<sup>24</sup>

Rem tangan bekerja menggunakan bekerja menggunakan sistem mekanik dengan kawat, pada panel

---

<sup>24</sup> Ibid h. 146.

instrumen ada lampu indikator rem tangan bila rem tangan belum dilepas lampu indikatornya akan menyala merah. Secara periodik tekanan ban harus diperiksa minimal dua bulan sekali dan sebaiknya ban roda cadangan setiap empat bulan sekali dirotasi. Kelakson dari waktu ke waktu harus diperiksa, penggunaan kelakson dengan bunyi lain seperti sirine, atau bunyi lainnya dilarang.

Wiper atau pembersih kaca pelindung depan, bila daya pembersihnya sudah kurang, karet wipernya sebaiknya diganti dan jangan lupa memeriksa air pembersihnya. Kaca sepion untuk belakang, untuk samping kiri dan samping kanan harus selalu pada posisi yang baik dan bersih sehingga pandangannya jelas. Sedangkan plat tanda nomor adalah identitas kendaraan, dilarang memasang variasi yang menyerupai pelat nomor kendaraan, pelat nomor kendaraan harus terpasang pada tempatnya, harus bersih, utuh tidak bengkok, harus jelas dan harus ada lampu penerangannya untuk malam hari sehingga mudah dibaca.

#### 1.5.20.3 Lampu Kendaraan

Semua lampu pada kendaraan warnanya sudah diatur sesuai standard tidak boleh diganti warna lain.

Lampu utama depan dekat warna putih atau warna kuning muda, harus bisa menerangi sejauh kurang lebih 50 meter ke depan bagian kiri bisa agak dilebihkan. Sedangkan lampu utama depan jauh warna putih atau warna kuning muda, harus bisa menerangi kurang lebih sejauh 100 meter kedepan.

#### 1.5.20.4 Menjaga kenyamanan dan mencegah kebisingan

Pengemudi kendaraan harus selalu menjaga kenyamanan bagi pihak lain terutama di daerah yang memerlukan ketenangan seperti daerah pemukiman, di lingkungan rumah sakit dan di lingkungan pendidikan, dengan mencegah pencemaran udara dan kebisingan. Apabila melewati jalan yang berkerikil, berdebu atau jalan yang berair, pengemudi harus menjalankan kendaraannya dengan pelan. Sedangkan kendaraan yang mengalami kerusakan pada mesin ataupun kenalpotnya sehingga menimbulkan asap yang berlebihan dan atau menimbulkan kebisingan dilarang dijalankan.<sup>25</sup>

#### 1.5.20.5 Kewajiban Pemilik Kendaraan

Setiap kendaraan harus terdaftar dan mendapatkan surat kepemilikan kendaraan dan surat tanda nomor kendaraan lengkap dengan pelat tanda nomor kendaraan yang harus dipasang pada setiap kendaraannya. Untuk pemilik kendaraan pribadi, pemilik kendaraan yang dipakai untuk angkutan umum baik angkutan penumpang maupun angkutan barang, wajib memeriksa kondisi kendaraannya kepada dinas terkait setiap enam bulan sekali dan harus mendapatkan tanda kelayakan jalan yang harus dipasang pada pelat tanda nomor kendaraan yang masih berlaku. Pemilik kendaraan perorangan wajib maupun perusahaan bertanggung jawab terhadap sesuatu yang terjadi atas penggunaan kendaraannya.<sup>26</sup>

---

<sup>25</sup> Ibid h. 150.

<sup>26</sup> Ibid h. 154.



#### 1.5.20.6 Surat Tanda Nomor Kendaraan dan Surat Izin Mengemudi (SIM)

Kendaraan bermotor dan trailer yang dipakai di jalan umum harus dilengkapi pelat nomor kendaraan dan surat tanda nomor kendaraan. Mengemudikan kendaraan bermotor harus memiliki Surat Ijin Mengemudi (SIM). Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) dan SIM harus selalu dibawa dan apabila ada pemeriksaan dari pihak berwajib harus diperlihatkan.

Wilayah dimana kendaraan berlokasi wajib dan bertanggung jawab atas penerbitan surat kepemilikan dan surat tanda nomor kendaraan dari kendaraan yang dimaksud. Demikian pula kepada para pengemudi yang menjadi warganya wajib dan bertanggung jawab atas penerbitan Surat Izin Mengemudi (SIM).

#### 1.5.21 Pengaturan Dan Pengawasan Lalu Lintas

Pengaturan dan pengawasan lalu lintas adalah bagian dari manajemen lalu lintas/traffic management dengan maksud untuk mengatur dan mengawasi atas gerakan kendaraan dan orang pada jaringan jalan, dengan menggunakan seperangkat peraturan dan perlengkapan penunjangnya serta peralatan bantu, seperti lampu lalu lintas, rambu-rambu, marka jalan dan lain-lain.

Sasaran atau tujuan dari pengaturan dan pengawasan ini adalah untuk meningkatkan keselamatan, kelancaran pergerakan/ mobilitas orang dan barang, efisiensi penggunaan ruang dan menciptakan kondisi lingkungan yang baik serta penghematan penggunaan energi.<sup>27</sup>

Jadi pengaturan dan pengawasan lalu lintas bukan dimaksudkan untuk memaksakan suatu pembatasan berlalu lintas di jalan raya, tetapi justru untuk memperbaiki dan menjamin, sejauh mungkin agar arus lalu lintas di jalan dapat berjalan dengan lancar, teratur, tertib dan aman/selamat.

#### 1.5.22 Traffic Light, Dalam Kendali Dan Kendalanya

Penelitian ini dilakukan dengan menggunakan kuesioner untuk responden tertentu. Pencatat-pencatat atas pelanggaran lalu lintas yang terjadi diberbagai tempat yang sudah ditentukan, juga dilakukan. Sepuluh persimpangan dilakukan secara acak, lima diantaranya dengan traffict light dan lima yang lain tidak. Di antaranya ada yang merupakan jalan protokol, sedang jalan yang lain adalah jalan arteri, atau jalan pintas. Masing-masing simpang jalan di monitor, selama sepekan. Bergilir dengan sistem shifting untuk pagi, siang dan malam hari, dari jam enam pagi sampai jam sepuluh malam, termasuk hari libur.

---

<sup>27</sup> Hasan Basri, Op. Cit, h. 12.

Karena frekuensi kendaraan di hari libur juga harus dihitung untuk mengimbangi memuncaknya kendaraan di akhir pekan. Monitoring dan pencatatan juga dilakukan di jalan-jalan biasa. Artinya, bukan simpang jalan. Selanjutnya dilakukan tabulasi data dan mempersiapkan analisa adata melalui serangkaian diskusi untuk sampai kepada kesimpulan. Kiranya perlu dilihat pula kemungkinan penggunaan jalan mengingat berbagai jenisnya serta jenis penggunaannya. Mulai dari freeways atau yang lebih dikenal dengan jalan bebas hambatan, meski kini sudah timbul hambatan berupa masyarakat setempat menyeberang sambil memotong jalan, kehadiran binatang piaraan oleh karena rusaknya pagar pembatas, adanya kendaraan parkir di tempat yang terlarang atau dikenal juga sebagai jalan tol. Jalan ini biasanya menetapkan pembatasan untuk jenis-jenis kendaraan tertentu. Pada jalan ini biasanya didapati pula ketentuan tentang kelajuan atau kecepatan maksimal dan minimal bagi kendaraan yang melintas. Sayang, dipatuhi dan tidaknya ketentuan tersebut masih sulit dipantau.<sup>28</sup>

#### 1.5.23 Analisis Laju Kendaraan Lalu Lintas

Adegan di simpang jalan ternyata juga beragam. Meski ada papan peringatan dari pihak kepolisian atau sponsor yang mengingatkan untuk mematuhi peraturan lalu lintas dengan berhenti ketika lampu lalu lintas menyala merah, namun

---

<sup>28</sup> Subanindyo Hadiluwih, Undang-undang Lalu Lintas Sebagai Regulasi Tertib Lintas Kota Medan, Vol 11 No. 2 Agustus 2006, Universitas Sumatera Utara, h. 137.

pelanggaran cukup mencemaskan. Adakalanya lampu mati sebagian. Akibatnya, pengendara yang sebagian lampu mati, menunggu pengguna jalan lain berhenti, baru berjalan. Bahayanya kalau tak sabar menanti, kecelakaan tak terhindarkan.

Mengendarai kendaraan dengan baik-baik, patuh pada tanda-tanda dan atau rambu lalu lintas, kecepatan sedang, berada di lajur kiri, ternyata tak menjamin keamanan dan keselamatan. Kendaraan besar, bus, truck dan kontainer, cenderung tidak mempedulikan kendaraan yang kecil-kecil. Akibatnya, banyak kendaraan yang harus dan terpaksa mengalah meskipun ia berada pada posisi yang benar. Mendahului dari sebelah kiri sangat banyak dilakukan oleh sepeda motor. Repotnya, sepeda motor sedemikian selain mendahului dari sebelah kiri dengan kecepatan tinggi, langsung memotong jalan dari kendaraan lain, untuk mendahului dari sebelah kiri lagi pada kendaraan di depan. Nyaris bagaikan akrobat yang berjalan zig-zag.

Dalam catatan kepolisian, kecelakaan yang menyebabkan kematian disebabkan oleh kelalaian manusia. Bukan oleh karena kondisi kendaraan maupun kondisi jalan. Mendahului kendaraan lain tanpa memperhitungkan kemungkinan datangnya kendaraan dari depan merupakan kasus tertinggi. Penyebab berikut, karena mengemudi dalam keadaan mengantuk. Kasus berikut adalah menabrak kendaraan yang berhenti di pinggir jalan. Kendaraan

yang berhenti itu pun memang tidak memberikan tanda-tanda yang diwajibkan. Bagaimanapun faktor manusia sebagai penyebab utama terjadinya kecelakaan amat domain (94,18%). Penyebab dari faktor lingkungan adalah (4,5%) dan faktor kendaraan adalah (1,31%).<sup>29</sup>

Adapun yang dimaksud dengan penyebab faktor manusia antara lain, mengemudi kendaraan terlampau cepat, mengabaikan situasi lalu lintas, melamun, ditabrak dan atau menabrak kendaraan lain, seringkali menjadi tabrakan beruntun, berlomba sepeda motor secara tidak resmi di jalan umum, lelah mengantuk, mengerem secara mendadak, menerobos lampu merah dan menelpon sambil mengemudi. Adapun penyebab lingkungan adalah hujan, jalan licin atau longsor, tikungan yang terlalu tajam, tidak ada lampu jalan atau mati, tidak ada petunjuk kecepatan maksimal, dan jalan rusak. Sedang penyebab pada kendaraan, muatan berlebihan dalam berat maupun ukuran ban aus, sistem rem rusak, lampu depan atau belakang tidak hidup dan lain-lain.<sup>30</sup>

## 1.6 METODE PENELITIAN

### 1.6.1 Pendekatan Masalah

Jenis penelitian ini adalah menggunakan metode penelitian hukum normatif, yaitu mengkaji hukum yang dikonsepskan sebagai

---

<sup>29</sup> Ibid h. 141.

<sup>30</sup> Ibid.

norma atau kaidah yang berlaku di dalam masyarakat dan menjadi panutan perilaku setiap orang.

Tipe penelitian yang digunakan adalah penelitian hukum deskriptif, bersifat pemaparan dan bertujuan untuk memperoleh gambaran ruang lingkup tentang keadaan hukum ditempat tertentu dan pada saat ini menggunakan metode penelitian hukum normatif dan tipe penelitian menggunakan penelitian hukum deskriptif.

#### 1.6.2 Sumber Data Atau Bahan Hukum

Data sekunder yaitu data yang bersumber dari perundang-undangan atau terdiri dari bahan hukum, baik itu bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tersier.

#### 1.6.3 Bahan Hukum Primer

Bahan-bahan hukum yang mempunyai kekuatan mengikat dan terdiri dari:<sup>31</sup>

1. Norma atau kaidah dasar, yaitu Pembukaan UUD 1945
2. Peraturan Perundang-undangan, yaitu:
  - a. KUHP
  - b. UU Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

#### 1.6.4 Bahan Hukum Sekunder

Memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer (buku ilmu hukum, jurnal hukum, laporan hukum, dan media cetak atau elektronik).<sup>32</sup>

---

<sup>31</sup> Amirudin dan H. Zainal Asikin, Pengantar Metode Penelitian Hukum, Raja Grafindo Persada, Mataram, 2003, h. 31.

#### 1.6.5 Bahan Hukum Tersier

Bahan-bahan yang memberikan penjelasan terhadap bahan hukum primer dan skunder, misalnya: kamus-kamus hukum, ensiklopedia dan sebagainya.

#### 1.6.6 Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data yang digunakan untuk menganalisis data ini adalah data sekunder yaitu studi kepustakaan, dengan cara mempelajari berbagai buku, KUHP dan Undang-undang No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

#### 1.6.7 Teknik Analisis Data

Pengolahan data menggunakan metode deskriptif analisis artinya data yang digunakan adalah pendekatan kualitatif terhadap fakta sosial sebagai kajian hukum empiris. Dalam artian menggambarkan suatu gejala di masyarakat melalui pengamatan yang dilakukan oleh penulis untuk menentukan isi dan makna aturan hukum yang dijadikan pedoman dalam menyelesaikan permasalahan hukum yang menjadi objek kajian.

Lokasi penelitian adalah tempat atau daerah yang dipilih sebagai tempat pengumpulan data di lapangan untuk menemukan jawaban atas masalah. Lokasi yang di pilih sebagai penelitian adalah Polres Sidoarjo, yang mana data keseluruhan kecelakaan ada di tempat ini. Data kecelakaan yang terdaftar di Polres Sidoarjo mulai bulan

---

<sup>32</sup> Ibid h. 32.

Januari sampai dengan Oktober 2011 sebanyak 357 kasus kecelakaan, meninggal dunia 132 orang, luka berat sebanyak 105 orang dan luka ringan sebanyak 360 orang, untuk kendaraannya sendiri roda dua sebanyak 316, roda 4 sebanyak 27 dan roda lebih dari 4 sebanyak 17.<sup>33</sup> Sedangkan untuk Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan dan Santunannya berdasarkan Peraturan Menteri Keuangan Nomor 36/ PMK.010/ 2008 tentang Besar Santunan dan Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan yaitu :<sup>34</sup>

1. Meninggal Dunia mendapat santunan Rp. 25.000.000,-
2. Luka-Luka mendapat santunan Rp. 10.000.000,-
3. Cacat Tetap mendapat santunan Rp. 25.000.000,-
4. Biaya Penguburan (apabila tidak ada ahli waris) mendapat santunan Rp. 2.000.000,-

### 1.7 Sistematika Penulisan

Untuk memudahkan dalam menjawab rumusan masalah yang terdapat pada skripsi ini maka pertanggungjawaban sistematika terdiri atas empat bab, yang diantaranya sebagai berikut:

Bab I, merupakan bab pendahuluan. Dalam bab ini memberikan gambaran umum dan menyeluruh tentang pokok permasalahan yang akan dibahas dalam penulisan skripsi, diantaranya: Latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, kajian pustaka, metode penelitian dan serta pertanggungjawaban sistematika.

<sup>33</sup> Kanit Laka lantas Ipda Eka Polres Sidoarjo, 21 November 2011.

<sup>34</sup> <http://www.jasaraharja.co.id/layanan/lingkup-jaminan/peraturan-menteri-keuangan-ri-no-37pmk-0102008>



Bab II, mengenai unsur-unsur kelalaian pengemudi yang bisa di tindak pidana. Sub bab pertama yang mengenai gambaran kasus kelalaian pengemudi yang mengarah pada tindak pidana. Sub bab ke dua tentang unsur-unsur kelalaian pengemudi yang bisa di tindak pidana. Sub bab ke tiga mengenai analisa unsur kelalaian pengemudi yang bisa di tindak pidana.

Bab III, berisi mengenai bentuk pertanggung jawaban pidana. Sub bab ke dua mengenai pertanggungjawaban pidana atas kelalaian terhadap tindak pidana kecelakaan menurut Undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan. Sub bab ke tiga mengenai analisa mengenai bentuk pertanggung jawaban pidana bagi pelaku tindak pidana kecelakaan lalu lintas.

Bab IV, merupakan bab penutup yang berisi kesimpulan atas pembahasan pada bab dua dan bab tiga serta berisi saran-saran atas permasalahan yang dikaitkan dalam penulisan skripsi ini.